

ріоду. Якщо контракт виконаний в межах одного періоду, то всі доходи й видатки на ньому відображають у Звіті про фінансові результати. У цьому випадку необхідність розрахунків і розподіл в часі фінансових результатів будівельних робіт відсутні. У міжнародній практиці контракт, який перевищує один рік, не є будівельним, а довгостроковим. П (С) БО-18 щодо цього мовчить. З вступом в дію П (С) БО-18 будь-яке будівельне підприємство, яке проводить будь-які невеликі роботи протягом невеликого часу, змушене підкорятися довгостроковим правилам, наведеним в цьому стандарті. Отже, якщо договір укладається в один період, то будь-які розрахунки, виконані всередині нього, не мають ніякого значення для фінансової звітності, а кінцевий результат встановлюється за угодою. Проблеми виникатимуть тільки з "перехідними" контрактами, які завершують на кінець звітного періоду. Треба звертатися до П (С) БО-18 і керуватися розрахунковими алгоритмами.

Отримано 28.09.2001

УДК 388.4

В.В.ДЫМЧЕНКО

Харьковская государственная академия городского хозяйства

ПРОБЛЕМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЕЛИЧИНЫ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УБЫТКОВ ОТ ПРОСТОЕВ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В СВЯЗИ С ОТКЛЮЧЕНИЕМ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

Рассматривается влияние экономических убытков от отключения электроэнергии на результаты хозяйственной деятельности городского электротранспорта. Предложена методика расчета величины убытков.

Сложившаяся ситуация на предприятиях городского электрического транспорта в области тарифообразования не позволяет им своевременно погашать задолженность за потребленную электроэнергию. Это привело к тому, что начала применяться практика периодического отключения определенных участков транспортной сети от энергоснабжения. Последнее, в свою очередь, влечет за собой вынужденный простой подвижного состава на линии или в депо. Это обуславливает определенные убытки. Положение усложняется тем, что отсутствует метод определения убытков от отключения электроэнергии на транспорте. Разработка такого метода необходима для внесения корректив в финансово-хозяйственную деятельность предприятий ГЭТ с целью уменьшения, а по возможности и устранения негативных последствий при подобных отключениях.

Рассмотрим состав и способы расчета величины экономических

убытков от простоя электротранспорта в связи с отключением электроэнергии.

Во-первых, известно, что перевозки пассажиров являются плано-во-убыточными. Поэтому отключения электроэнергии приводят к уменьшению величины убытков от эксплуатации подвижного состава, что, в свою очередь, вызывает уменьшение количества перевезенных пассажиров. Однако при превышении тарифа от перевозки над себестоимостью происходит снижение прибыли от уменьшения количества перевезенных пассажиров. Уменьшение убытков находим по формуле

$$\Delta V_i = \sum_{i=1}^m (T_{pi} - C_{ci}) \cdot \Pi_{\varphi i} \cdot T_{\varphi i}, \quad (1)$$

где T_{pi} – тариф на перевозку, грн.; C_{ci} – себестоимость перевозки 1-го платного пассажира i -м типом транспорта, грн./чел.; $\Pi_{\varphi i}$ – часовая перевозка платных пассажиров i -м типом транспорта чел./маш (ваг)-час.; $T_{\varphi i}$ – простои часов i -м типом транспорта, маш(ваг)-час.

Во-вторых, определяются убытки, оказывающие влияние на величину текущих расходов.

Увеличение амортизационных отчислений по основным производственным фондам устанавливаем по формуле

$$\Delta A_i = \sum_{i=1}^m \frac{A_{zi} \cdot T_{\varphi zi}}{T_{\varphi i}}, \quad (2)$$

где A_{zi} – годовые амортизационные отчисления i -го типа транспортного средства, грн.; $T_{\varphi zi}$ – количество часов простоя i -м типом транспортного средства в течение года; $T_{\varphi i}$ – фактически отработанное количество часов i -м типом транспортного средства в течение года.

Как известно, себестоимость классифицируется по элементам затрат. При определении влияния отключения электроэнергии на экономические показатели работы предприятия учитывается ее дифференциация на условно постоянные и условно переменные расходы.

Исследования показывают, что на предприятии ХГКП "Горэлектротранс" на постоянные затраты для трамвая приходится 60,8%, на переменные – 35,5%, для троллейбуса – 64,3 и 31,8% соответственно.

Необходимо отметить, что когда совокупные постоянные расходы на протяжении определенного промежутка времени остаются практи-

чески неизменными, то в расчете на 1-го перевезенного платного пассажира они увеличиваются с уменьшением объема перевозки платных пассажиров. Это следует из уменьшения выпуска подвижного состава на линию из-за отключения электроэнергии. В результате имеет место рост постоянных расходов в себестоимости пассажироперевозок. Увеличение накладных расходов в себестоимости перевозок определяем по формуле

$$\Delta HP_i = \sum_{i=1}^m \frac{C_{zi} \cdot Y_{np} \cdot T_{\text{чи}}}{T_{\text{фи}}}, \quad (3)$$

где C_{zi} – годовые расходы на эксплуатацию подвижного состава i -го типа транспортного средства, грн.; Y_{np} – удельный вес постоянных расходов в расходах на эксплуатацию i -го типа транспортного средства, %.

Расходы в связи с простоями водителей на линии ($\Delta 3$) рассчитываем, исходя из среднечасовой тарифной ставки водителя трамвая и троллейбуса.

В целом общая величина убытков (Y) от перебоев в электроснабжении в исследуемом предприятии ГЭТ составила

для трамвая

$$Y = \Delta U + \Delta A + \Delta HP + \Delta 3; \quad (4)$$

для троллейбуса

$$Y = \Delta U + \Delta A + \Delta HP + \Delta 3. \quad (5)$$

Установленная по приведенной выше методике величина убытков от отключения электроэнергии на ХГКП "Горэлектротранс" в 2000 г. равнялась для трамваев 50,3 тыс. грн, для троллейбусов – 71,5 тыс. грн. Всего по предприятию величина убытков составила 121,8 тыс. грн. в год.

Предлагаемая методика позволяет провести необходимые расчеты и определить пути для проведения энергосберегающих мероприятий. Ее практическое применение позволит сэкономить ресурсы и денежные средства города, потому что основная нагрузка на компенсацию убытков от отключения электроэнергии ляжет на местный бюджет.

Получено 21.08.2001